Deutscher Bundestag **Drucksache 17/6891**

17. Wahlperiode 01. 09. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, Thomas Lutze, Alexander Ulrich und der Fraktion DIE LINKE.

Verkehrsprojekt B 50 neu: Kostensteigerung, verkehrlicher Nutzen und Gefährdung des Mittelmoseltals

Die Bundesstraße 50 neu soll das Autobahnkreuz Wittlich mit dem Flughafen Hahn und weiter mit Rheinböllen verbinden. Teil dieser Strecke ist die Hochmoselbrücke, die in einer Höhe von 158 Metern mit vier Fahrstreifen und zwei Standstreifen bei Ürzig über die Mosel führen soll. In diesem Bauabschnitt an der Mittelmosel liegt eines der bedeutenden Weinanbaugebiete der Bundesrepublik Deutschland. Die gewählte Trassenführung bringt große Gefahren für Bevölkerung und Wirtschaft sowie das Risiko einer extremen Kostensteigerung des Projekts mit sich, da die Weinhänge auf der rechten Seite instabil sind.

In den letzten Monaten werden immer wieder Informationen über teilweise erheblich höhere Kosten für das Bauvorhaben der Bundesstraße 50 neu und vor allem den Hochmoselübergang publik. Auf der Homepage des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz in Trier (LBM) werden für das Gesamtprojekt 331 Mio. Euro, davon 182 Mio. Euro für den Abschnitt Hochmoselübergang veranschlagt (www.hochmoseluebergang.rlp.de/kosten.html). Das Tourismusgutachten der Fachhochschule Worms (Prof. Dr. Scherhag) nennt mit Berufung auf das LBM auf Seite 65 die Summe von 360 Mio. Euro (www.fh-worms.de/fileadmin/medien/FB_touri/Pressemeldungen/Downloads_neu/Ist_Analyse_Bernkastel_Download_2011-05-11.pdf). In einer Mitteilung in der „Eifel-Zeitung" 16/2011 vom 20. April 2011 heißt es: „Der umstrittene Hochmoselübergang wird mehr als die geplanten 400 Millionen Euro kosten. Hinter vorgehaltener Hand sprechen Experten in den beteiligten Behörden von Kosten von weit über einer Milliarde Euro." Ein wie auch immer geartetes Dementi von offizieller Seite ist bisher nicht bekannt. Zudem ist das auf der Grundlage von 330 Mio. Euro Gesamtkosten errechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,8 für ein Straßenbauprojekt vergleichsweise gering. Die Verkehrsprognosen lassen den steigenden Ölpreis unberücksichtigt und gehen von einem steigenden Verkehrsaufkommen auf der Straße sowie des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt-Hahn aus. Dieser aber verzeichnete gegen den Wachstumstrend im ersten Halbjahr 2011 einen deutlichen Rückgang bei den Passagierzahlen. Entgegen dem Trend von 3 Prozent Zunahme verzeichnet dieser Flughafen nach Ermittlung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) e. V. einen Rückgang um 13,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr (www.adv.aero/fileadmin/pdf/statistiken/2011/ADV-Monatsstatistik_Juni_2011.pdf, S. 9).

Die Gründung der Pfeiler für die fast 160 m hohe Brücke im tektonisch gestörten Hang auf der linken Moselseite ist ein gewaltiges Problem: Man wählte bei der Planung einen Ort mit einer etwa 400 m tiefen tektonischen Verwerfung (Graben im Rheinischen Schiefergebirge). Die Einwendungen der Dipl.-Geo-

login Dr. Elisabeth von den Hoff aus Wittlich erläutern die Problematik (www.pro-mosel.de/html/presse/ hoff.pdf). Laut einem Schreiben des Landesbetriebs Mobilität an Herrn Körlings, Mitglied der Bürgerinitiative Pro-Mosel, vom 1. August 2011 ist die „Untersuchung der statischen Auswirkungen des Lastfalls Erdbeben“ noch nicht abgeschlossen. Welche Risiken und Kostensteigerungen damit verbunden sein könnten, kann also noch nicht abgeschätzt werden.

In ihrer Antwort zu Frage 1 auf einer Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. (Bundestagsdrucksache 17/5326) führt die Bundesregierung aus, dass die B 50 eine „verkehrlich wichtige West-Ost-Verbindung im Land Rheinland-Pfalz“ darstellt, die die Regionen Eifel, Mosel und Hunsrück miteinander verbindet und „die wichtigste Anbindung des Flughafens Frankfurt-Hahn“ sei. Zudem sei sie „ein bedeutsames Teilstück der internationalen Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen Lüttich/Brüssel sowie Antwerpen/Rotterdam/Amsterdam (mit den Nordseehäfen) und dem südwestdeutschen Wirtschaftsraum, insbesondere dem Rhein-Main-Gebiet“. Angesichts mittlerweile gut ausgebauter Alternativrouten, wird diese verkehrliche Bedeutung aber von verschiedenen Seiten wie dem BUND Landesverband Rheinland-Pfalz in Frage gestellt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Kostenschätzung von Seiten des für diese Auftragsangelegenheit zuständigen LBM in Trier liegen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vor?
2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Mitteilung in der „Eifel-Zeitung“ 16/2011 vom 20. April 2011 und das Tourismusgutachten der Fachhochschule Worms hinsichtlich der dort veranschlagten Kosten?
3. Welche neueren Erkenntnisse sind in diesen Zahlen berücksichtigt, die in der Kalkulation der Bundesregierung von rund 330 Mio. Euro für das Gesamtprojekt noch nicht berücksichtigt sind?
4. Sind die Angaben im Straßenbauplan 2012 (Anhang Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2012 auf Bundestagsdrucksache 17/6600), wonach den lfd. Nr. 370, 371 und 371.1 (S. 99 f.) Gesamtkosten für die B 50neu von 338 278 000 Euro entstehen, die aktuellsten, mit den die Bundesregierung derzeit rechnet, oder liegen bereits neuere Berechnungen vor?
5. Beinhaltet die lfd. Nr. 371 auch die Kosten für den Zubringer B 53neu (zur B 53neu sind im Straßenbauplan keine Kosten aufgeführt), oder werden die Kosten hierfür erst in späteren Straßenbauplänen aufgeführt werden?
6. Ist nach Abschluss und Prüfung aller Gutachten (u. a. zur Erdbebensicherheit, siehe Frage 8) mit einer Neuberechnung der lfd. Nr. 371 zu rechnen, zumal diese trotz relevanter neuer Erkenntnisse gegenüber dem Straßenbauplan 2011 unverändert geblieben ist, und wenn ja, wann werden diese vorliegen und in welcher Form veröffentlicht?
7. Welcher Kostenanteil entfällt bei lfd. Nr. 371 auf den Hochmoselübergang?
8. Wie bewertet die Bundesregierung das Risiko, dass das NKV durch Kostensteigerung sowie geringere Verkehrsströme unter 1,0 fällt und das Projekt damit nicht mehr zu rechtfertigen wäre?
9. Warum wird der Übergang gerade an der einzigen bis zur Mosel herunter tiefgründig instabilen Stelle im Moseltal zwischen Trier und Cochem gebaut?

10. Ist im Ausschreibungsverfahren die Besonderheit des instabilen Ürziger Hangs angesprochen worden?

    Wenn ja, wie?

    Werden dort der Eurocode 8 bzw. die Erdbebennorm DIN 4149 zur Grundlage genommen, und wenn nein, warum nicht?

11. Liegen bereits Untersuchungsergebnisse der statischen Auswirkungen des Lastfalls Erdbeben vor?

    Wenn ja, wie sehen diese aus, und wenn nein, wann ist damit zu rechnen?

12. Wurde von der Bundesregierung eine Abschätzung der möglichen Risiken, die für das Projekt von den instabilen Stellen im Moseltal ausgehen, veranlasst?

    Wenn ja, was ergab diese konkret

    a) für die Fortführung des Projektes;

    b) in Bezug auf evtl. Schadensersatzansprüche an das Land Rheinland-Pfalz, wegen der möglicherweise nicht ordnungsgemäßen Erfüllung einer Auftragsangelegenheit des Bundes?

13. Wurde bei der Prognose des Verkehrsaufkommens für die B 50neu die von den holländisch-belgischen Wirtschaftsräumen her gesehen schnellere, kürzere und durchgehend vierspurige Verbindung über die A 61 berücksichtigt?

    Wenn ja, mit welchem Verlagerungsszenario?

14. Welche Annahmen rechtfertigen die vierspurige Planung des Hochmoselübergangs vor dem Hintergrund, dass die A 60 zwischen den Anschlussstellen Prüm und Winterspelt wegen mangelndem Verkehrsbedarf zwei- bis dreispurig bleibt, die B 50neu in Longkamp teils zweispurig geplant ist und von dort ebenfalls zweispurig bis zur zweispurigen Hunsrückhöhenstraße (B 327) weitergeführt wird und das Moseltal neben dem Zubringer für zwei Orte mit insgesamt 800 Einwohnern (Erden und Lösnich) kaum an die B 50neu angebunden werden soll?

15. Wie beabsichtigt die Bundesregierung angesichts einer möglichen Unterbrechung wichtiger Wasserzuflüsse am „Moselsporn“, die drohende Qualitätsverschlechterung der betroffenen Weinlagen zu vermeiden bzw. ihr entgegenzuwirken?

    Welche Gutachten mit welchen Ergebnissen wurden zu diesem Problem bisher in Auftrag gegeben?

Berlin, den 29. August 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333